



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND VERKEHR

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Baden-Württemberg  
Postfach 103439 · 70029 Stuttgart

Nur per E-Mail  
Regierungspräsidien  
Stuttgart  
Tübingen  
Karlsruhe  
Freiburg

Stuttgart 13.04.2010  
Name Dr. Tempel  
Durchwahl 0711/231-3652  
E-Mail heiko.tempel@uvm.bwl.de  
Aktenzeichen 65-3942.2/6  
(Bitte bei Antwort angeben!)

Landesstelle für Straßentechnik  
Baden-Württemberg

nachrichtlich, jeweils nur per E-Mail:

Landkreistag Baden-Württemberg  
Städtetag Baden-Württemberg  
Gemeindetag Baden-Württemberg  
Rechnungshof Baden-Württemberg

 Regelwerk: Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA)

Erlass des WM vom 28.08.77, Az. 64/3232/9, ARS 15/1976 (RAL-K-76)  
Erlass des VM vom 04.05.92, Az. 33-3942.0/20, ARS 10/1992 (Mindestquerneigung)  
Erlass des VM vom 10.02.94, Az. 33-3942.24/1, ARS 29/1993 (AH-RAL-K-2, 1993)  
Erlass des VM vom 21.03.96, Az. 33-3942.24/1, ARS 32/1995 (RAS-K-2-B, 1995)  
Erlass des VM vom 05.06.96, Az. 33.3942.22/2, ARS 34/1995 (RAS-L-95)  
Erlass des UVM vom 10.10.01, Az. 63-3942.23/15, ARS 28/1996 (RAS-Q-96)  
Erlass des UVM vom 06.10.98, Az. 63-39542.23/15, ARS 40/1998 (SQ 27)

Anlage: ARS 7/2009

Mit Bezug auf das Allgemeine Rundschreiben Nr. 7/2009 zur RAA des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird hiermit gebeten, die Richtlinie für die Anlage von Autobahnen (RAA), Ausgabe 2008, für die Bundesfernstraßen in der

Baulast des Bundes und Landesstraßen in der Baulast des Landes ab sofort anzuwenden und allen Planungen und Entwürfen für den Neubau, die Erweiterung sowie für den Um- und Ausbau von Autobahnen zugrunde zu legen. Sie kann bei der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, bezogen werden.

Die RAA behandelt den Straßenentwurf und gilt für alle anbaufreien, zweibahnig mehrstreifig und durchgehend planfrei geführten Straßen, die nur für den schnellen Kraftfahrzeugverkehr bestimmt sind. Dazu gehören auch autobahnähnliche Straßen und Stadtautobahnen unabhängig von der Beschilderung nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Widmung nach Straßenrecht. Die vorhandene oder vorgesehene Widmung als Autobahn, Bundes-, Landes-, als auch Kreis- oder Gemeindestraße spielt beim Entwurf einer Autobahn also keine Rolle.

Daher wird gebeten, sie für Autobahnen im Sinne von § 1 Abs. 3 FStrG sowie für autobahnähnliche Bundesfernstraßen und Stadtautobahnen in der Baulast des Bundes und autobahnähnliche Landesstraßen und Stadtautobahnen in der Baulast des Landes, soweit es sich dabei nicht um kurze, d. h. in der Regel maximal 15 km lange zweibahnige Streckenabschnitte im Zuge von ansonsten einbahnigen Landstraßen handelt, anzuwenden.

Bei dieser Anwendung der RAA wird gebeten Folgendes zu beachten:

- Wenn in Einzelfällen bei laufenden Vorhaben von den Vorgaben der RAA abgewichen werden soll, z. B. wegen eines weit fortgeschrittenen Entwurfsstadiums oder bereits eingeleiteter Baurechtsverfahren, wird gebeten, die Vorgehensweise mit dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr abzustimmen, da das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung selbst um Abstimmung bittet.
- Der technischen Planung - insbesondere der Wahl des geeigneten Querschnittes - ist grundsätzlich die aktuell zur Verfügung stehende Verkehrsprognose zugrunde zu legen. Hierzu wird auf die Verkehrsprognose des BMVBS („Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025“, FE 96.0857/2005 vom 14.11.2007, [www.bmvbs.de/Verkehr/Integrierte-Verkehrspolitik-,3018/Verkehrsprognose-2025.htm](http://www.bmvbs.de/Verkehr/Integrierte-Verkehrspolitik-,3018/Verkehrsprognose-2025.htm)) verwiesen. Die Ergebnisse liegen beim BMVBS als jährliche Güter- und Personenverkehrsströme auf Kreisregionsebene vor und sind als Grundlage in die Straßenverkehrsprognose Baden-Württemberg 2025 eingeflossen. Es ist beabsichtigt, letztere demnächst bekannt zu geben. Damit wird sich die explizite Verwen-

dung der Prognose des Bundes erübrigen können.

Für die Querschnittswahl ist maßgeblich, ob eine 4+0-Baustellenverkehrsführung erforderlich ist. Bei Prognoseverkehrsstärken von über 30.000 Kfz/d ist diese Führung erforderlich; unterhalb dieser Verkehrsstärke kann in der Regel davon ausgegangen werden, dass eine 4+0-Baustellenverkehrsführung nicht erforderlich ist. In diesen Fällen wird empfohlen, eine Überprüfung am konkreten Fall vorzunehmen, da der DTV-Wert von ca. 30.000 Kfz/d auf bundesweit durchschnittliche Verhältnisse (ebene Strecke, Tagesganglinie ohne ausgeprägte Spitzen, keine Anschlussstellen etc.) bezogen ist und davon ausgeht, dass bei allen künftigen Baustellen eine Verkehrsführung 3s+0 zugelassen werden kann.

Bei hohem Lkw-Anteil oder hohen Längsneigungen kann es zu Kapazitätsüberschreitungen oder zu unzumutbarer Qualität des Verkehrsablauf kommen, bei Anschlussstellen im Baustellenbereich kann es zu unzumutbaren Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit - z. B. infolge von zu häufigem Stau oder zu langem Stau ggf. mit Rückstau auf das nachgeordnete Netz - kommen. Im Zweifel wird mit dem Ziel der Gewährleistung der Verkehrssicherheit und/oder der Leichtigkeit des Verkehrs empfohlen, die Fahrbahnbreite von 12,00 m zu wählen. Sind benachbarte Streckenabschnitte mit RQ 31 gebaut oder geplant, so ist auch der betrachtete Abschnitt zur Wahrung der einheitlichen Streckencharakteristik mit RQ 31 zu planen.

- Im Rahmen von Maßnahmen der grundhaften Erneuerung von BAB-Betriebsstrecken bzw. der Planung von Ersatzneubauten von Brückenüberbauten an BAB-Betriebsstrecken wird gebeten, bei zweistreifigen Richtungsfahrbahnen zu prüfen, inwieweit aufgrund der Prognoseverkehrsstärke der jeweiligen Strecke zukünftig eine 4+0-Baustellenführung erforderlich ist und ob wirtschaftlich vertretbare Möglichkeiten bestehen, im Rahmen der anstehenden Arbeiten eine Fahrbahnbreite von 12,00 m - ggf. unter Inanspruchnahme der Verringerung anderer Querschnittabmessungen - entsprechend den RAA zu realisieren.

Es wird um jährliche Übersendung - erstmals zum 31.12.2010 - einer Auflistung aller BAB-Betriebsstrecken mit Angabe der finanziellen Mehraufwendungen, die im Zuge einer grundhaften Erneuerung auf eine Breite der Richtungsfahrbahn von 12,00 m entsprechend der RAA ertüchtigt wurden, zur Kenntnisgabe an das BMVBS gebeten.

Die Erlasse des Verkehrsministeriums (VM) vom 04.05.92, Az. 33-3942.0/20 zum Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (ARS) 10/1992 vom 13.01.1992 (Fahrbahnmindestquerneigung bei Deckenerneuerung) sowie des Ministeriums für Umwelt und Verkehr (UVM) vom 06.10.98, Az. 63-39542.23/15 zum ARS 40/1998 vom 6.10.1998 (SQ 27) werden hiermit aufgehoben.

Es wird gebeten, die sektoralen Regelwerke für den Straßenentwurf sowie die Regelungen in den Erlassen des

WM v. 28.08.77, Az. 64/3232/9, ARS 15/1976 vom 15.12.1976 (RAL-K-2, 1976)  
VM v. 10.02.94, Az. 33-3942.24/1, ARS 29/1993 v. 6.10.1993 (AH-RAL-K-2, 1993)  
VM v. 21.03.96, Az. 33-3942.24/1, ARS 32/1995 v. 25.10.1995 (RAS-K-2-B, 1995)  
VM v. 05.06.96, Az. 33.3942.22/2, ARS 34/1995 v. 24.11.1995 (RAS-L-95)  
UVM v. 10.10.01, Az. 63-3942.23/15, ARS 28/1996 v. 15.08.1996 (RAS-Q-96)

auf Autobahnen i. S. der RAA in der Baulast des Bundes bzw. Landes nicht mehr anzuwenden. Mit der Einführung der noch in Bearbeitung befindlichen Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) beabsichtigt das BVMBS diese ARS aufzuheben.

Die Regierungspräsidien werden gebeten, die Landratsämter und Stadtkreise als untere Verwaltungsbehörden zu informieren.

Die Landesstelle für Straßentechnik wird gebeten, dieses Einführungsschreiben in die Liste der Regelwerke der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg in das Sachgebiet „02 Planung und Entwurf“ einzustellen.

Den kommunalen Baulastträgern wird im Sinne einer einheitlichen Vorgehensweise empfohlen, die RAA ebenfalls anzuwenden.

gez. Klaiber



Anlage

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Prof. Dr.-Ing. Josef Kunz  
Ministerialdirektor  
Leiter der Abteilung Straßenbau, Straßenverkehr

Oberste Straßenbaubehörden  
der Länder

HAUSANSCHRIFT Robert-Schuman-Platz 1, 53175 Bonn  
POSTANSCHRIFT Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

nachrichtlich:

TEL 0228 300-5110

FAX 0228 300-1462

Für die Straßenverkehrs-Ordnung  
und die Verkehrspolizei  
zuständigen obersten Landesbehörden

E-MAIL ref-s11@bmvbs.bund.de

INTERNET www.bmvbs.de

Bundesrechnungshof

Bundesanstalt für Straßenwesen

DEGES

Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

### Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 7/2009

**Sachgebiet 02: Planung und Entwurf**  
**02.2: Entwurfsrichtlinien**

(Dieses ARS wird im Verkehrsblatt veröffentlicht)

BETREFF **Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA)**

BEZUG BMVBS-Schreiben vom 14.08.2006 - S 11/S10/7122.3/4-RAA-527858  
ARS 15/1976 - StB 4/38.45.10-01/4027 F 76 - vom 15.12.1976  
ARS 10/1992 - StB 13/25/26/38.50.05/12 BAST 91 - vom 13.01.1992  
ARS 29/1993 - StB 13/38.45.10-01/138 Va 93 - vom 06.10.1993  
ARS 32/1995 - StB 13/38.45.10-01/22 F 95 - vom 25.10.1995  
ARS 34/1995 - StB 13/38.50.04/28 F 95 - vom 24.11.1995  
ARS 28/1996 - StB 13/38.50.05/65 Va 96 - vom 15.08.1996  
ARS 40/1998 - StB 28/38.50.05/35 Va 98 I - vom 06.10.1998

AZ S 11/7122.3/4-RAA- 836092  
DATUM Bonn, 23.06.2009



SEITE 2 VON 3

Auf der Grundlage der Entscheidung, die bestehende Struktur der sektoralen Richtlinien für anbaufreie Straßen außerorts aufzugeben und stattdessen umfassende Richtlinien jeweils für die Straßentypen Autobahnen und Landstraßen zu erstellen, wurden die Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) von der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) erarbeitet.

Grundgedanke des Konzepts für die neuen Richtlinien ist es, Entwurfs- und Ausstattungsmerkmale zu differenzieren und in verschiedenen Entwurfsklassen zusammenzufassen, um so in Abhängigkeit von Verbindungsfunktion und Lage Ausbaustandards festzulegen. Darüber hinaus wird der mit dem Straßenentwurf einhergehende Planungs- und Abwägungsprozess in seinem Beziehungsgeflecht zum weiteren Richtlinienwerk umfassender dargestellt.

Hiermit bitte ich Sie, die Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) für die Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes einzuführen und ab sofort allen Planungen und Entwürfen für den Neubau, die Erweiterung sowie für den Um- und Ausbau von Autobahnen in der Baulast des Bundes zugrunde zu legen.

Die Richtlinien gelten für die Anlage von Autobahnen im Sinne von § 1 Abs. 3 FStrG sowie für autobahnähnliche Straßen, soweit es sich dabei nicht um kurze, d. h. in der Regel höchstens 15 km lange, zweibahnige Streckenabschnitte im Zuge von ansonsten einbahnigen Landstraßen handelt.

Bei der Anwendung der RAA für die Bundesfernstraßen bitte ich Folgendes zu beachten:

- Wenn in Einzelfällen bei laufenden Vorhaben von den Vorgaben der RAA abgewichen werden soll, z. B. wegen eines weit fortgeschrittenen Entwurfsstadiums oder bereits eingeleiteter Baurechtsverfahren, bitte ich die weitere Vorgehensweise mit mir abzustimmen.
- Der technischen Planung - insbesondere der Wahl des geeigneten Querschnitts - bitte ich grundsätzlich die aktuell zur Verfügung stehenden Verkehrsprognosen zugrunde zu legen. Hierzu verweise ich auf mein Schreiben S 10/7113.3/1-827528 vom 30.04.2008. Für die Querschnittswahl ist maßgeblich, ob eine 4+0-Baustellenverkehrsführung erforderlich ist. Bei Prognoseverkehrsstärken von weniger als 30.000 Kfz/24 h ist in der Regel davon auszugehen, dass eine 4+0-Baustellenverkehrsführung nicht erforderlich ist.



SEITE 3 VON 3

- Im Rahmen von Maßnahmen der grundhaften Erneuerung von BAB-Betriebsstrecken bzw. der Planung von Ersatzneubauten von Brückenüberbauten an BAB-Betriebsstrecken bitte ich bei zweistreifigen Richtungsfahrbahnen zu prüfen, inwieweit aufgrund der Prognoseverkehrsstärke der jeweiligen Strecke zukünftig eine 4+0-Baustellenverkehrsführung erforderlich ist und ob wirtschaftlich vertretbare Möglichkeiten bestehen, im Rahmen der anstehenden Arbeiten eine Fahrbahnbreite von 12,00 m - ggf. unter Inanspruchnahme der Verringerung anderer Querschnittsabmessungen - entsprechend den RAA zu realisieren.

Ich bitte um jährliche (erstmalig zum 31.12.2009) Übersendung einer Aufstellung aller BAB-Betriebsstrecken, die im Zuge einer grundhaften Erneuerung auf eine Breite der Richtungsfahrbahn von 12,00 m entsprechend den RAA verbreitert wurden, mit Angabe der finanziellen Mehraufwendungen.

Ich bitte um Übersendung Ihres Einführungserlasses und empfehle im Interesse einer einheitlichen Handhabung, die Richtlinien auch für die in Ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Straßen einzuführen.

Die Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (ARS) 10/1992 vom 13.01.1992 sowie 40/1998 vom 06.10.1998 hebe ich hiermit auf. Die sektoralen Regelwerke für den Straßenentwurf sowie die Regelungen in den ARS 15/1976 vom 15.12.1976, 29/1993 vom 06.10.1993, 32/1995 vom 25.10.1995, 34/1995 vom 24.11.1995 und 28/1996 vom 15.08.1996 bitte ich nicht mehr auf Autobahnen i. S. der RAA anzuwenden. Mit der Einführung der noch in Erarbeitung befindlichen Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) beabsichtige ich diese ARS ebenfalls aufzuheben.

Mehrfertigungen der RAA können bei der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen bezogen werden.

Im Auftrag

Prof. Dr.-Ing. Josef Kunz



Beglaubigt:

*Ziegler*

Angestellte